

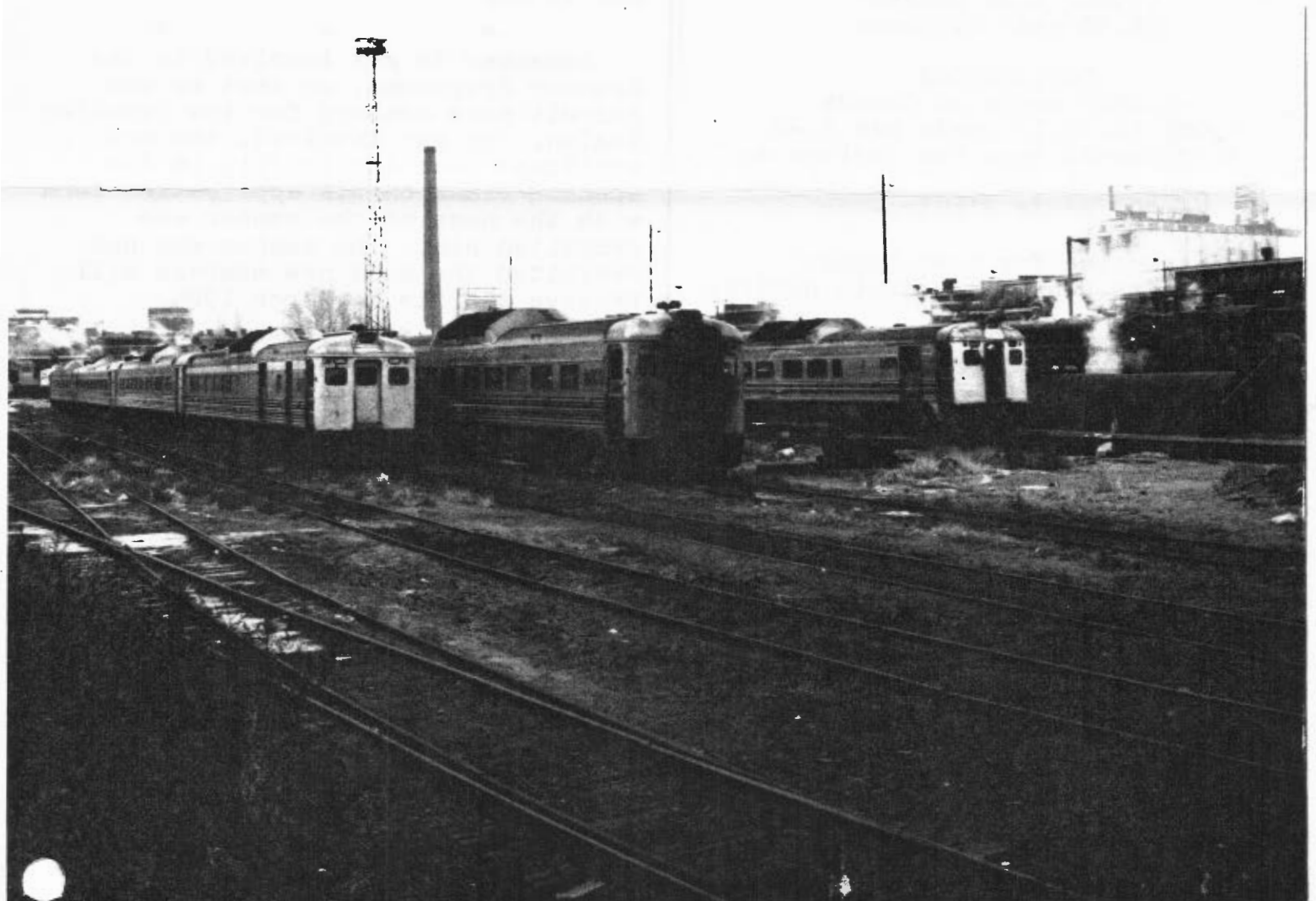
# INTERCOLONIAL

LA REGION CANADIENNE  
TAMR  
CANADIAN REGION

ISSUE 9  
NUMERO

Summer/Fall 1983

été/automne 1983





LA REGION CANADIENNE  
TAMR/AAMF  
CANADIAN REGION

EDITOR AND REPRESENTATIVE:

Don Leitch  
1840 Forest Drive  
Sarnia, Ontario  
N7T 7H6

EDITEUR ET REPRESENTANT:

Don Leitch  
1840, prom. Forest  
Sarnia (Ontario)  
N7T 7H6

DUES

\$4.25/year in Canada  
\$4.00 (U.S. Funds)/ year in U.S.  
\$6.35/year in Commonwealth Nations  
(other than Canada)  
\$6.90/year Overseas

COTISATIONS

4.25\$/ année au Canada  
4.00\$ (E.-U.)/ année aux E.-U.  
6.35\$/année dans les Nations de  
Commonwealth (excepté le Canada)  
6.90\$/année d'outre-mer

Deadline for next issue:

Date limite pour le prochain numéro:

le 30 décembre, 1983  
December 30, 1983.



WELCOME ABOARD  
BIENVENUE A BORD

Hugh Davidson  
5802 B. 2nd Avenue, Rosemount  
Montréal, Québec  
H1Y 2Y8

# the hot line sur le fil

I must apologize to all our members for the delay in getting this issue of the INTERCOLONIAL published. The delay was solely my fault, as much of my time lately has been taken up with work and school studies. However, I have caught up with everything and the publication of the INTERCOLONIAL will be returning to its normal bi-monthly schedule.

As usual, I would welcome for publication any articles or photos that you may wish to submit. Remember that you are writing for friends, so your style does not have to be perfect. I am sure that we would all like to hear your thoughts and ideas.

\* \* \*

Remember to get involved in the Sponsor Programme, so that we can recruit more members for the Canadian Region. To get involved, the new applicant just has to fill in the sponsor blank on his application form with the name of the member who recruited him. The member who has recruited the most new members will receive a prize in March 1984.

\* \* \*

The Canadian Region is now accepting nominations for those willing to stand for election to the Regional Board. There are presently two vacancies on the Regional Board.

Regional Board Member duties include: approving changes in the due structure, approving the Region budget, appointing the Secretary-Treasurer and Editor, and other important operational business. Regional Board Members are expected to serve for two years. The Regional Board Member must be a TAMR member, a Canadian Region member, a resident of Canada, and 21 years of age or younger.

Serving on the Regional Board is a good way of becoming actively involved in the TAMR and the Canadian Region.

If three or more people are nominated, an election will be held in January.

*Don Leitch*

## FONCTIONNEMENT DE LA LOCOMOTIVE DIESEL-ELECTRIQUE (PARTIE 2)

André Lapointe

Nous remercions la Division Alouette Québec, ANMF pour la permission accordé d'utiliser un article paru dans le Signal ainsi que M. Lapointe.

3 - Soufflerie des moteurs de traction (ventilation): Toutes les unités équipées d'un ou plusieurs ventilateurs de soufflerie sont connectés par des conduits aux moteurs de traction. Différentes méthodes de poussée sont utilisées dans les différentes unités mais, dans tous les cas, les souffleries ont une très importante fonction. Elles alimentent les moteurs de traction en air refroidissant et aident à prévenir la pénétration de poussière et d'humidité.

4 - Générateur principal de traction: Le générateur de traction convertit l'énergie mécanique développée par le moteur diesel en énergie électrique (courant continu) à haut voltage pour propulser la locomotive. Il est aussi utilisé pour démarrer diesel en fonctionnant temporairement comme moteur, utilisant du courant de l'accumulateur (batterie).

5 - Générateur auxiliaire: Sa fonction consiste à fournir du pouvoir pour le système électrique à bas voltage de la locomotive tels que équipement et circuit de contrôle électrique, animation du générateur principal, la charge des accumulateurs, l'éclairage, l'opération du générateur de vapeur (si tel est le cas), la pompe à carburant, la chaufferette de la cabine et les dégivreurs, etc. Un régulateur de voltage est utilisé pour contrôler le voltage selon les limites imposées par les différents constructeurs de locomotive.

6 - Alternateur: L'alternateur est un générateur électrique qui équipe certaines locomotives et qui produit du courant alternatif pour les ventilateurs des moteurs de traction et les moteurs de ventilateurs du radiateur.

7 - Equipement auxiliaire: Beaucoup d'équipement auxiliaire est commun à toutes les locomotives, y compris le compresseur d'air, les ventilateurs de refroidissement, les souffleries des moteurs de traction, le phare avant, les distributeurs de sable, les freins à air, etc. Il y a peu d'uniformité parmi les manufacturiers quant au type d'équipement auxiliaire utilisé, leur localisation sur la locomotive, ou leurs connections électriques ou mécanique.

8 - Freinage dynamique: Quand le levier de sélection est placé en position de freinage dynamique, des connections électriques transforment les moteurs de traction en générateurs. Le torque maintenant nécessaire à la rotation des moteurs de traction et des roues de la locomotive produit une résistance qui réduit la vitesse du train (comparable à la compression d'une automobile). L'électricité ainsi générée est convertie en chaleur dans les grilles de résistance, et cette chaleur est dissipée dans l'atmosphère par les ventilateurs du frein rhéostatique.

Un des avantages du freinage dynamique est la réduction de l'usure sur les roues et les sabots de frein, également une certaine diminution de la température des roues due à la friction du sabot de frein. L'ingénieur peut avec du soin et de la pratique, devenir tout à fait capable d'utiliser le freinage dynamique avec avantage dans la manipulation d'un train. Ce n'est non seulement un frein efficace dans les pentes, mais il peut également être utilisé en pénétrant ou en quittant des voies de dépassement quand le train est long (si la pente s'y prête), pour ainsi maintenir la vitesse constante tout le long du turn-out, return-loop, wye, courbe

serrée, etc. Egalement, lorsque le train passe dans les limites d'une cour de triage ou à des endroits où il y a des restrictions, telle les voies lentes, les voies en réparations.

Rectification - Lors du numéro précédent où il était question de la classification du Canadien National, il était dit que les 3100 du CN (MR 18 en classif. du CN) possédaient des générateurs de vapeur. Eh bien c'est faux. Le 3100 ne possèdent pas de générateur de vapeur. Ils ne possèdent qu'un tuyau conducteur de vapeur, et ce même tuyau passe par un simple panneau de contrôle. Lorsque la 3100 est en deuxième position lors d'un service passager, le tuyau est connecté à l'engin de tête et au premier char passager, et la vapeur de l'engin de tête est contrôlé par le panneau de contrôle situé dans la 3100. C'est pourquoi on lis MR-18 et non pas MRG-18. Ce renseignement m'as été fourni par M. Denis Fortier pour qui les 3100 n'ont plus oupresque plus de secret, merci.

## **Flashes \* En bref**

-send any railway related clippings or other information for "Flashes" to the editor.

The Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission held public hearings on May 2, 4 and 6, 1983 regarding Canadian National's application to close thirty-six Newfoundland stations and to demolish thirty-one of these. The railway cites redundancy as the reasons for closure, as the new containerization programme can be operated from three centrally located service centres. According to Peter Clarke, president and general manager of the Newfoundland operation, all of the services regarding traffic that was handled at these stations, can now be taken care of at the service centres. Thus the stations are not required.

submitted by Stephen Garland

The longest branch line on the longest and oldest operating narrow guage railway in North America has been re-opened. The 145 kilometre, 3'6" guage Bonavista branch in Newfoundland was re-opened on May 18, 1983 with the operation of a once a week mixed train, the only rail service operated on the line.

The line, a major tourist attraction during the summer months, was closed before Christmas 1982 because of poor trackwork and low freight levels. The line remained closed pending the processing of an abandonment application filed with the Canadian Transport Commission in 1982. Because the application has not been processed yet, services were re-instated.

The re-instating of this passenger service brings the total to four mixed train services operated by the railway. These trains survived the abandonment of the trans-insular passenger trains in 1969.

submitted by Stephen Garland

The Chicago & NorthWestern announced that it plans to bid for the bankrupt Milwaukee Road. C&NW's bid is being taken seriously by the other bidder, Canadian National's subsidiary, the Grand Trunk Western.

The GTW and Milwaukee Road are currently co-operating with several run through trains.

M.J.W. Jarrell, Directeur général des ventes de General Motors du Canada, fait savoir que la compagnie British Columbia Railway s'est portée acquéreur de sept locomotives électriques, fabriquées à London en Ontario. La livraison de l'équipement débutera vers la fin de 1983, et les locomotives de 178 tonnes seront affectées au gigantesque projet de mines de charbon dans le nord-est de la Colombie-Britannique. Il s'agit du plus important projet industriel de l'histoire du Canada.

La divisions des produits diésels, à London, fabrique des locomotives diésels depuis 1950. Toutefois, les locomotives destinées à BC Rail, modèles GF6C seront électriques. Elles produiront une puissance uniforme de 6000 chevaux répartis sur les six essieux. D'une longueur de 20,7 mètres, elles fonctionneront grâce à une tension de 50,000 volts (50 kV), courant alternatif, haute tension. Ce courant sera transformé et redressé afin de pouvoir actionner les moteurs de traction à courant continu et faire fonctionner l'équipement auxiliaire. Un moteur sera installé sur chaque essieu.

Ross Walker, vice-president of CN Rail's Mountain Region, expects that many improvements in prairie grain transportation will occur now that Parliament has passed revisions in the Crows Nest Pass Freight Rates. The Honourable Lloyd Axworthy, Transport Minister, feels that greater efficiency will result in an increase in the exportation of Western Canadian grain.

MEMBERSHIP APPLICATION  
APPLICATION DE SOCIÉTARIAT

Name/Nom \_\_\_\_\_  
Street/Rue \_\_\_\_\_  
City/Ville \_\_\_\_\_  
Province/State \_\_\_\_\_  
Postal Code/Code postal (or Zip Code) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_ CANADA  
\$4.25/yr.  
4.25\$/année

\_\_\_\_ U.S.  
\$4 (U.S.)/yr.

\_\_\_\_ COMMONWEALTH  
(except Canada)  
\$6.35/yr.

\_\_\_\_ OVERSEAS  
\$6.90/yr.

\_\_\_\_ New Member  
Nouveau membre

\_\_\_\_ Renewal  
Renouvellement

Sponsor/Parrain \_\_\_\_\_

CANADIAN REGION/TAMR-AAMF/LA REGION CANADIENNE

Make cheques or money orders payable to: "Canadian Region, TAMR".

LANGUAGE: \_\_\_\_\_ English \_\_\_\_\_ Français  
LANGUE: \_\_\_\_\_ Anglais \_\_\_\_\_ French

COVER PHOTO: A view of the RDC Ready Tracks at Spadina Yard in Toronto, Ontario in January, 1982. Photo by Mark Kaszniak

PHOTO COUVERTURE: Un photo de la gare de triage de Spadina à Toronto au 3 janvier, 1982. Photo par Mark Kaszniak.

NEXT ISSUE: The Regional Board election will be held if necessary. Stephen Garland will tell us about winter railroading and we will also have "Flashes". See you next month. For sure!

PROCHAIN NUMERO: Nous aurions l'élection du Conseil Régional, si nécessaire. Nous aurions un article ferroviaire par Stephen Garland et "En Bref". Au revoir.

Received 12/15/83

---

RETURN APPLICATION TO:  
Don Leitch  
Canadian Region Representative  
1840 Forest Drive  
Sarnia, Ontario  
N7T 7H6

RETOURNEZ L'APPLICATION A:  
Don Leitch  
Représentant de la Région Canadienne  
1840, promenade Forest  
Sarnia (Ontario)  
N7T 7H6

Make cheques or money orders payable to: "Canadian Region, TAMR"